



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.90.2021.AMU(17)

RM-0610-90-21

UD283

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o zmianie ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera

Art. 1. W ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera (Dz. U. z 2019 r. poz. 1783) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 67 otrzymuje brzmienie:

„Art. 67. 1. Administracyjne kary pieniężne, o których mowa w art. 64 oraz art. 66, nakłada, w drodze decyzji, Komendant Główny Straży Granicznej.

2. Administracyjne kary pieniężne, o których mowa w art. 64 oraz art. 66, nakłada, w drodze decyzji, także komendant oddziału Straży Granicznej w przypadku przekazania mu przez Komendanta Głównego Straży Granicznej zawiadomienia, o którym mowa w art. 18 ust. 4.

3. Do decyzji wydanej przez komendanta oddziału Straży Granicznej stosuje się odpowiednio art. 127 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, 1491 i 2052).

4. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy dopuścił się więcej niż jednego naruszenia określonego w art. 64 albo art. 66, Komendant Główny Straży Granicznej albo komendant oddziału Straży Granicznej może objąć jednym postępowaniem administracyjnym więcej niż jedno naruszenie.

5. W przypadku objęcia jednym postępowaniem administracyjnym więcej niż jednego naruszenia, określonego w art. 64 albo art. 66, Komendant Główny Straży Granicznej albo komendant oddziału Straży Granicznej może wydać jedną decyzję administracyjną. W decyzji tej, w przypadku nałożenia administracyjnej kary pieniężnej, wysokość kary pieniężnej stanowi sumę wysokości administracyjnych kar pieniężnych z tytułu wszystkich stwierdzonych naruszeń.”;

2) uchyla się art. 70.

Art. 2. Przepis art. 189g § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, 1491 i 2052) stosuje się do administracyjnych kar pieniężnych nakładanych za naruszenie, o którym mowa w art. 64 oraz art. 66 ustawy

zmienianej w art. 1, które nastąpiło przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, chyba że termin przedawnienia już upłynął.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projektowane zmiany w ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera (Dz. U. z 2019 r. poz. 1783), zwanej dalej „ustawą”, pozwolą na odciążenie branży lotniczej, która z uwagi na utrzymującą się pandemię wirusa SARS-CoV-2 i przyjętą z tego powodu na całym świecie politykę obostrzeń, znajduje się w bardzo trudnej sytuacji finansowej.

Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników IATA oszacowało, że linie lotnicze w 2020 r. mogły ponieść straty sięgające nawet 84,3 mln USD. Powyższe może prowadzić do problemów z utrzymaniem płynności finansowej oraz upadłości niektórych przewoźników lotniczych. Ze względu na zaistniałe okoliczności IATA apeluje o pomoc dla linii lotniczych na wielu płaszczyznach, w tym przez zawieszenie nakładania administracyjnych kar pieniężnych wynikających z niedopełnienia ustawowych obowiązków przekazywania danych PNR.

Ustawa ma zastosowanie do przewoźników wykonujących loty pasażerskie, podczas których następuje przekroczenie granicy państwowej, a start albo lądowanie statku powietrznego następuje na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, tym samym implementuje do prawa krajowego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwu terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 132), zwaną dalej „dyrektywą”. Zgodnie z wymogami dyrektywy, polski ustawodawca zabezpieczył wykonywanie przez przewoźników lotniczych obowiązków związanych z przekazywaniem danych dotyczących przelotu pasażera (dane PNR) do Krajowej Jednostki do spraw Informacji o Pasażerach (JIP) systemem administracyjnych kar pieniężnych, które – zgodnie z ustawą – nakłada na przewoźnika Komendant Główny Straży Granicznej. Jednocześnie, zgodnie z art. 76 ustawy, w terminie 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie przepis art. 64, opisujący naruszenie obowiązku przekazywania danych PNR, nie miał zastosowania do przewoźnika lotniczego, który podjął działania mające na celu zapewnienie warunków technicznych umożliwiających sprawne i skuteczne przekazywanie przez niego danych PNR do JIP i w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy wystąpił pisemnie do Komendanta Głównego Straży Granicznej o wpisanie na listę przewoźników lotniczych dostosowujących się do przekazywania

danych PNR do JIP. Z takiej możliwości skorzystała jedynie część przewoźników (38 przewoźników lotniczych). Pozostali, niedopełniając formalności związanych z dokonaniem zgłoszenia w 14-dniowym terminie, byli zobligowani do przekazywania danych PNR od dnia wejścia w życie ustawy.

Przewoźnicy lotniczy, którzy często wykonują operacje lotnicze w wielu krajach, musieli wykonać czynności dostosowania technicznego do przekazywania danych PNR w tych krajach, w tym we wszystkich państwach członkowskich UE. Dodatkowo należy podkreślić, że zarówno przewoźnicy lotniczy, jak i każde z państw stosują inne rozwiązania teleinformatyczne, co dodatkowo wydłuża i komplikuje proces podłączania. Obecnie Polska jest jednym z liderów wśród państw członkowskich UE, zarówno jeśli chodzi o liczbę przewoźników przekazujących dane PNR do JIP, jak i procent pasażerów, których dane trafiają do bazy. Oznacza to, że do Krajowego Systemu Informatycznego PNR (Passenger Name Record) podłączonych jest 152 przewoźników lotniczych, którzy przewożą 99% pasażerów w Polsce. Patrząc z tej perspektywy, można stwierdzić, że dyscyplinująca funkcja systemu grożących przewoźnikom lotniczym kar pieniężnych została w przypadku Polski w istotnym stopniu osiągnięta.

Jednocześnie od 29 maja 2018 r. (od dnia wejścia w życie ustawy) wstępnie zidentyfikowano 109 897 lotów, w przypadku których przewoźnicy lotniczy nie wykonali obowiązku przekazania danych PNR do JIP. Oznacza to, że dopuścili się oni naruszeń określonych w art. 64 ustawy, które podlegają administracyjnej karze pieniężnej w wysokości 20 000 zł. W rezultacie suma kar grożących przewoźnikom za wyżej wskazany okres wynosi już co najmniej 2 197 000 000 zł. Kwoty te mogą być jeszcze wyższe, ponieważ – co do zasady – przewoźnicy lotniczy, a w szczególności przewoźnicy wykonujący loty rejsowe, powinni przekazać dane PNR do JIP dwukrotnie, między 48. a 24. godziną przed planowanym rozpoczęciem lotu PNR, jak i po zakończeniu odprawy biletowo-bagażowej i wejściu pasażerów na pokład statku powietrznego, kiedy nie mogą już go opuścić przed jego startem, a inni pasażerowie nie mogą wejść na pokład. Przedstawione wyżej sumy grożących kar nie obejmują kwot administracyjnych kar pieniężnych, jakie grożą przewoźnikom za naruszenie obowiązków wynikających z art. 10 ustawy.

Zgodnie z art. 14 dyrektywy państwa członkowskie UE zostały obowiązane do ustanowienia przepisów dotyczących sankcji za naruszenie przyjętych dyrektywą regulacji, w tym ustanowienia przepisów sankcyjnych w stosunku do przewoźników,

którzy nie przekazują danych PNR lub nie przekazują ich w wymaganym formacie. W świetle dyrektywy sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

W obecnej sytuacji pandemicznej system egzekwowania kar finansowych przestaje jednak pełnić dotychczasową funkcję dyscyplinującą przewoźników lotniczych, a staje się – w sposób zupełnie niezamierzony – czynnikiem znacznie utrudniającym utrzymanie funkcjonowania przedsiębiorstw lotniczych, które już bez tych sankcji mają istotne trudności z kontynuowaniem i utrzymaniem swojej działalności.

Należy podkreślić, że naruszenia te zostały popełnione w początkowym okresie uruchamiania systemu przetwarzania danych dotyczących przelotów pasażerów i nie mają obecnie żadnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu lotniczego i pasażerskiego, a cel dyrektywy, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa ogólnego, ochrona życia i bezpieczeństwa osób oraz stworzenie ram prawnych służących ochronie danych PNR w związku z ich przetwarzaniem przez właściwe organy, został osiągnięty.

W związku z tym jest zasadne uwzględnienie postulatu branży lotniczej i wprowadzenie uregulowań zmierzających do ograniczenia negatywnych skutków finansowych dla przewoźników lotniczych wynikających z grożących im kar za naruszenie obowiązków związanych z przekazywaniem danych PNR na podstawie polskiego prawodawstwa.

Podkreślenia wymaga, że większość państw członkowskich UE w ogóle nie egzekwuje obowiązku przekazywania danych PNR przez nakładanie kar finansowych, stosując w tym zakresie inne rozwiązania, np. wyłącznie pouczenia lub czyni to, ale w znacznie ograniczonym zakresie. W tym kontekście istotny pozostaje również fakt, że – co do zasady – państwa członkowskie UE nie formułują problemów w obszarze egzekwowania naruszeń dyrektywy, a Komisja Europejska do chwili obecnej nie przedstawiła stanowiska w tej sprawie. W związku z tym, jak również mając na względzie obecną sytuację kryzysową w branży lotniczej, podejście poszczególnych państw członkowskich UE do przedmiotowej sprawy pozostaje zróżnicowane i w dużym stopniu zależne od przyjętych krajowych unormowań.

Mając powyższe na uwadze, w ocenie projektodawcy, zachodzi uzasadniona potrzeba pilnego podjęcia prac legislacyjnych mających na celu wprowadzenie niezbędnych zmian w ustawie o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera, które ustanowią ramy prawne umożliwiające rozłożenie w dłuższym czasie nakładanie na przewoźników lotniczych przedmiotowych kar finansowych oraz ograniczą istniejące w tym zakresie obowiązki administracyjne przez skumulowanie prowadzonych postępowań.

Propozycja uchylecia art. 70 ustawy ma na celu wprowadzenie po wejściu w życie projektowanej ustawy okresu przedawnienia wynikającego z ogólnych zasad, tj. z przepisu art. 189g § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.). Tym samym określono, że okresy przedawnienia będą ustalane w oparciu o przepisy, które będą obowiązywały w dniu przedawnienia naruszenia. Proponowana zmiana zabezpieczy prawidłowy tok postępowań, w szczególności w przypadku spraw szczególnie skomplikowanych, przede wszystkim rozłoży w czasie obciążenia finansowe wynikające z nakładania administracyjnych kar pieniężnych na przewoźników lotniczych, którzy dopuścili się znacznej liczby naruszeń.

Proponowane rozwiązanie nie stanowi naruszenia zasady *lex retro non agit*, gdyż z mocą wsteczną przepis ten wydłuża okres przedawnienia za naruszenia, o których mowa w art. 64 i art. 66 ustawy. Wydłużenie okresu przedawnienia nie wiąże się z kolei z naruszeniem praw nabytych oraz ochroną zaufania co do uregulowań dotyczących podstawy zastosowania kary. Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 25 maja 2004 r. (sygn. akt SK 44/03) stwierdził, że *„Zmiana długości okresów przedawnienia nie wpływa ani na sam fakt karania, ani też na wysokość możliwej do wymierzenia kary. Regulacje przewidujące przedawnienie nie mają charakteru gwarancyjnego, nie są ustanawiane z uwagi na sprawcę czynu zabronionego, lecz cel karania. Retroaktywnie działające przedłużenie okresów przedawnienia podlega ocenie w świetle zasady państwa prawnego, nie jest jednak związane z naruszeniem praw nabytych ani ochroną zaufania w zakresie regulacji określających karalność czynu zabronionego”*. Należy podkreślić, że proponowane rozwiązanie nie naruszy zasad konstytucyjnych oraz nie będzie stało w konflikcie z normą wynikającą z art. 189c Kodeksu postępowania administracyjnego przewidującą stosowanie ustawy względniejszej dla strony. Zgodnie bowiem z orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego ustawodawca jest władny ograniczyć nakaz stosowania ustawy względniejszej i przyjąć wyłączność stosowania ustawy nowej. Może to jednak uczynić tylko na mocy ustawy. W przeciwnym razie będzie obowiązywać domniemanie rozstrzygnięcia kolizji ustaw w myśl zasady wyrażonej w art. 189c Kodeksu postępowania administracyjnego. Z kolei w wyroku z dnia 15 października 2008 r. (sygn. akt P 32/06, OTK 2008, nr 8A, poz. 138) Trybunał Konstytucyjny, rozpatrując kwestię instytucji przedawnienia, wskazał, że *„Skoro zatem Konstytucja nie formułuje ani konieczności istnienia tej instytucji, ani też nie zakazuje jej wprowadzania – decyzja, jak ukształtować instytucję przedawnienia i czy w ogóle wprowadzać ją do systemu*

prawnego, należy do ustawodawcy". Europejski Trybunał Praw Człowieka, analizując przedmiotową kwestię na gruncie art. 7 ust. 1 Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności w wyroku w sprawie Coëme i inni przeciwko Belgii (wyrok ETPC z dnia 22 czerwca 2000 r., skargi nr 32492/96, 32547/96, 32548/96, 33209/96 i 33210/96), stwierdził, że przedłużenie okresu przedawnienia już po popełnieniu czynu karalnego nie narusza zakazu retroaktywności. Stanowisko doktryny w tym zakresie również wskazuje, że „ustawodawca, przedłużając terminy przedawnienia, nie dokonuje przewartościowania naganności czynów, lecz weryfikuje swą ocenę co do dalszej potrzeby ich karania. Decyzja ustawodawcy określająca okresy przedawnienia ma w zakresie tej oceny charakter prognostyczny i można ją zmienić ze względu na zachodzące zmiany społeczne” (W. Wróbel, *Zmiana normatywna i zasady intertemporalne w prawie karnym*, Warszawa 2003, s. 538). Ponadto stwierdza się, że „nastąpienie w przyszłości przedawnienia karalności nie jest dla sprawcy przestępstwa ekspektatywą i z terminu przedawnienia, dopóki przedawnienie nie nastąpi, nie wynikają dla sprawcy żadne prawa” (A. Zoll, *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 1096).

Powyższe stanowiska co prawda dotyczą zmian w zakresie terminów przedawnienia w przepisach karnych, jednakże z uwagi na zbieżny charakter tej instytucji przedawnienia oraz jej cel znajdują, w opinii projektodawcy, zastosowanie w przedmiotowej kwestii. Należy podkreślić, że projekt zakłada jedynie wprowadzenie okresu przedawnienia wynikającego z ogólnych zasad, tj. z przepisu art. 189g § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego. Proponowana zmiana ma zatem charakter proceduralny, który umożliwi stronom skuteczne działanie również w dochodzeniu swoich praw przed wymiarem sprawiedliwości. Jednocześnie wydłużenie okresu przedawnienia rozłoży w czasie obciążenia finansowe nałożone na przewoźników lotniczych, które w przeciwnym przypadku będą podlegały kumulatywnej egzekucji, tym samym negatywnie odbijając się na kondycji finansowej branży lotniczej.

Celem projektowanych zmian w art. 67 ust. 1 i 2 ustawy jest wprowadzenie możliwości nakładania administracyjnych kar pieniężnych nie tylko przez Komendanta Głównego Straży Granicznej, ale także przez komendanta oddziału Straży Granicznej, co uelastyczni w ramach Straży Granicznej wykonywanie zadań w tym zakresie. Wprowadzenie takiej możliwości będzie szczególnie istotne w przypadku wystąpienia w krótkim czasie znacznej liczby naruszeń.

Zgodnie z projektowanym art. 67 ust. 3 ustawy od decyzji wydanej przez Komendanta Głównego Straży Granicznej albo komendanta oddziału Straży Granicznej będzie służył wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy. Przedmiotowa propozycja jest konsekwencją zmiany, którą wprowadza projektowany ust. 2 art. 67 ustawy, polegającej na nadaniu uprawnień do nakładania na przewoźników lotniczych administracyjnych kar pieniężnych również komendantom oddziałów Straży Granicznej.

Celem projektowanych przepisów art. 67 ust. 4 i 5 ustawy jest umożliwienie objęcia jednym postępowaniem więcej niż jednego naruszenia i wydania jednej decyzji w odniesieniu do wielu naruszeń. Zmiana ta usprawni prowadzenie postępowań wobec tego samego przewoźnika, który dopuścił się wielu naruszeń. Należy zauważyć, że naruszenia popełnione przez przewoźników lotniczych zostały popełnione w początkowym okresie uruchamiania systemu przetwarzania danych PNR i polegały na nieterminowym podłączeniu się do Krajowego Systemu Informatycznego PNR. W związku z tym proponowane w projekcie rozwiązanie polegające na objęciu jednym postępowaniem więcej niż jednego naruszenia i wydania w tej sprawie jednej decyzji usprawni prowadzenie tych postępowań, jak również ograniczy ich koszty, bez wpływu na poziom rzetelności obowiązujących procedur.

Koncentracja materiału dowodowego w jednym postępowaniu oraz brak konieczności ich powielania w zbieżnych postępowaniach może stanowić bezpośrednią realizację zasady szybkości i prostoty postępowania określonej w art. 12 Kodeksu postępowania administracyjnego. Możliwość kumulowania w ramach jednego postępowania wielu naruszeń ograniczy w ocenie projektodawcy ok. dwudziestokrotnie liczbę spraw, które trafią do sądów administracyjnych, przyjmując, że w ramach jednego postępowania zostanie objętych średnio 20 lotów, w związku z którymi doszło do naruszeń. Zatem biorąc pod uwagę, że za okres do marca 2021 r. zostało stwierdzonych około 100 000 lotów, które mogą wygenerować sprawy w sądach administracyjnych oraz możliwość kumulowania postępowań, którą przewiduje projekt ustawy, do sądów może trafić nie ok. 100 000 spraw, tylko maksymalnie ok. 5000 spraw, przy czym spraw, które mogą trafić do innego sądu niż Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie będzie maksymalnie ok. 2500, tj. po ok. 312 spraw do każdego z niżej wymienionych sądów: Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gdańsku, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Olsztynie, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Lublinie, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie, Wojewódzki Sąd

Administracyjny w Gliwicach, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gorzowie Wielkopolskim, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku (przy założeniu, że każda sprawa trafi do sądu).

Prowadzenie w takich przypadkach postępowania administracyjnego obejmującego wiele naruszeń ograniczy również koszty ponoszone przez strony postępowania (np. w zakresie kosztów związanych z korzystaniem z pomocy pełnomocnika, koszty korespondencji), jak i koszty organu prowadzącego postępowanie (np. w zakresie kosztów związanych z doręczaniem pism procesowych, ograniczenia liczby funkcjonariuszy prowadzących postępowania administracyjne).

Proponuje się wejście w życie projektowanych zmian z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Projekt nie przewiduje wprowadzenia zmian, które wymagałyby dostosowania istniejących rozwiązań technicznych w zakresie przekazywania danych PNR. Nie proponuje się również żadnych zmian, które w jakikolwiek sposób mogłyby rzutować na konieczność modyfikacji dotychczasowego sposobu postępowania przez przewoźników lotniczych. W związku z tym jest zasadne, aby projektowana ustawa weszła w życie jak najszybciej. Wydłużenie w czasie obciążeń finansowych nakładanych na przewoźników lotniczych, które obecnie podlegają kumulatywnej egzekucji, pozytywnie odbije się na kondycji finansowej branży lotniczej, co ze względu na sytuację epidemiczną i wynikającą z niej bardzo trudną sytuację finansową branży lotniczej powinno nastąpić jak najszybciej. Z tych też powodów w przedmiotowym przypadku pozostaje uzasadnione skorzystanie z możliwości skrócenia wskazanego terminu, przewidzianej w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461). Ważny interes państwa wymaga natychmiastowego wejścia w życie aktu normatywnego i zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie .

Projektowane zmiany odnoszą się do przepisów objętych prawem Unii Europejskiej, gdyż dotyczą ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera, które wprowadzają rozwiązania ustanowione przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania. Mając jednak na uwadze zakres proponowanych zmian oraz fakt, że zmiany te nie będą

rzutowały na dotychczas przyjęte rozwiązania legislacyjne w tym przedmiocie, a tym samym na cel dyrektywy, projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt nie podlega również procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy zostanie udostępniony w portalu GOV.PL na stronie podmiotowej Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji. Ponadto, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Projekt nie podlegał dokonaniu oceny OSR przez koordynatora OSR w trybie § 32 ust. 2 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Maciej Wąsik – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Mariusz Cichomski – Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Tel. 22 601 40 70 e-mail: dpp.koordinacja@mswia.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 24.11.2021 r.</p> <p>Źródło</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD283</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Proponowane zmiany do ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera (Dz. U. z 2019 r. poz. 1783), zwanej dalej „ustawą”, mają na celu wzmocnienie branży lotniczej, która z uwagi na utrzymującą się pandemię wirusa SARS-CoV-2 i przyjętą z tego tytułu na całym świecie politykę obostrzeń znajduje się w bardzo trudnej sytuacji finansowej.

Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania przewoźnicy lotniczy zostali zobowiązani do przekazywania do Krajowej Jednostki do Spraw Informacji o Pasażerach (JIP) danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) oraz do przyjęcia systemowych rozwiązań technicznych ustanowionych w tym zakresie. W przypadku Polski przywołana dyrektywa została wdrożona do prawa krajowego ustawą z dnia 9 maja 2018 r. o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera, która ustanowiła system przetwarzania danych dotyczących lotów pasażera oraz jednocześnie, zgodnie z wymogami prawa unijnego, zabezpieczyła wykonanie tych obowiązków przez przewoźników lotniczych przez wprowadzenie administracyjnych kar pieniężnych nakładanych przez Komendanta Głównego Straży Granicznej.

Obecnie Polska należy do czołówki państw członkowskich zarówno pod względem liczby przewoźników przekazujących dane PNR do JIP, jak i procentu pasażerów, których dane trafiają do bazy. Do Krajowego Systemu Informatycznego PNR podłączonych jest 152 przewoźników, obsługujących łącznie 99% międzynarodowych przewozów pasażerskich. Jednak w początkowej fazie uruchamiania systemu, tj. od dnia wejścia w życie ustawy i przez pierwszy okres jej funkcjonowania, wstępnie odnotowano 109 897 lotów, w przypadku których przedmiotowy obowiązek nie został dopełniony. Główne przyczyny tych naruszeń to:

- skumulowanie się w jednym czasie skomplikowanych procedur konfiguracji systemów informatycznych przewoźników z systemami krajowych jednostek gromadzących dane PNR w innych państwach Europy, także implementujących dyrektywę PNR,
- odmienne od polskiego, prawne systemy organizacji współpracy z przewoźnikami w innych państwach Europy,
- brak zrozumienia przez przewoźników złożoności przepisów ustawy.

W przypadku stwierdzenia tego rodzaju naruszeń Komendant Główny Straży Granicznej jest obowiązany wszcząć postępowanie administracyjne przeciwko takiemu przewoźnikowi lotniczemu. Zgodnie z ustawą rozpiętość groźących z tego tytułu kar za każdy pojedynczy lot wynosi od 5000 zł do 40 000 zł.

Biorąc pod uwagę, że zgodnie z art. 64 pkt 1 ustawy przewoźnik lotniczy, który nie przekazuje danych PNR do JIP w terminie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 ustawy, podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości 20 000 zł, suma kar groźących przewoźnikom za wyżej wskazany okres wynosi co najmniej 2 197 000 000 zł. Kwoty te mogą być jeszcze wyższe, ponieważ – co do zasady – przewoźnicy lotniczy, a w szczególności przewoźnicy wykonujący loty rejsowe, powinni przekazać dane PNR do JIP dwukrotnie, między 48. a 24. godziną przed planowanym rozpoczęciem lotu PNR, jak i po zakończeniu odprawy biletowo-bagażowej i wejściu pasażerów na pokład statku powietrznego, kiedy nie mogą już go opuścić przed jego startem, a inni pasażerowie nie mogą wejść na pokład.

Należy podkreślić, że naruszenia te zostały popełnione w początkowym okresie uruchamiania systemu przetwarzania danych dotyczących przelotów pasażerów i nie mają obecnie żadnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu lotniczego i pasażerskiego, a cel dyrektywy, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa ogólnego, ochrona życia i bezpieczeństwa osób oraz stworzenie ram prawnych służących ochronie danych PNR w związku z ich przetwarzaniem przez właściwe organy, został osiągnięty.

Zidentyfikowana skala naruszeń, a co za tym idzie suma sankcji w postaci kar pieniężnych, jest natomiast na tyle widoczna, że stanowi istotny problem dla przewoźników lotniczych wykonujących przewozy lotnicze pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ma to znaczenie szczególnie w obecnej sytuacji, gdy z uwagi na utrzymującą się pandemię wirusa SARS-CoV-2 i przyjętą z tego tytułu na całym świecie politykę obostrzeń cała branża lotnicza znajduje się w bardzo trudnym położeniu finansowym. Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników IATA oszacowało, że linie lotnicze w 2020 r. mogły ponieść straty nawet sięgające 84,3 mln USD. Powyższe może prowadzić do problemów z utrzymaniem płynności finansowej oraz upadłości niektórych przewoźników lotniczych. Ze względu na zaistniałe okoliczności IATA apeluje o pomoc dla linii lotniczych na wielu płaszczyznach, w tym przez zawieszenie nakładania administracyjnych kar pieniężnych wynikających z niedopełnienia ustawowych obowiązków przekazywania danych PNR.

Podkreślenia wymaga, że większość państw członkowskich UE w ogóle nie egzekwuje obowiązku przekazywania danych PNR przez nakładanie kar finansowych, stosując w tym zakresie inne rozwiązania, np. wyłącznie pouczenia lub czyni to, ale w znacznie ograniczonym zakresie. W tym kontekście istotny pozostaje również fakt, że – co do zasady – państwa członkowskie UE nie formułują problemów w obszarze egzekwowania naruszeń dyrektywy. Jednocześnie należy stwierdzić, że do chwili obecnej Komisja Europejska nie przedstawiła stanowiska odnośnie do poprawności wdrożenia dyrektywy w zakresie stosowania sankcji za niedopełnienie obowiązku przekazywania danych PNR. W związku z tym, jak również mając na względzie obecną sytuację kryzysową w branży lotniczej, podejście poszczególnych państw członkowskich UE do przedmiotowej sprawy pozostaje zróżnicowane i w dużym stopniu zależne od przyjętych krajowych unormowań.

Mając na uwadze powyższe oraz biorąc pod uwagę obecną i prognozowaną kondycję finansową przewoźników lotniczych, jest zasadne wprowadzenie uregulowań zmierzających do ograniczenia negatywnych skutków finansowych dla przewoźników lotniczych wynikających z grożących im kar za naruszenie obowiązków związanych z przekazywaniem danych PNR przez stworzenie prawnych uwarunkowań umożliwiających rozłożenie w dłuższym czasie możliwości nakładania przedmiotowych kar oraz ograniczenie obowiązków administracyjnych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt zakłada ustanowienie krajowych ram prawnych wprowadzających możliwość rozłożenia w dłuższym czasie nakładania na przewoźników lotniczych administracyjnych kar finansowych za naruszenie obowiązków związanych z przekazywaniem danych PNR oraz ograniczenie istniejących w tym zakresie obowiązków administracyjnych przez skumulowanie prowadzonych postępowań.

Propozycja uchylecia art. 70 ustawy ma na celu wprowadzenie po wejściu w życie projektowanej ustawy okresu przedawnienia wynikającego z ogólnych zasad, tj. z przepisu art. 189g § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanego dalej „KPA”. Tym samym określono, że okresy przedawnienia będą ustalane w oparciu o przepisy, które będą obowiązywały w dniu przedawnienia naruszenia. Proponowana zmiana, oprócz tego, że zabezpieczy prawidłowy tok postępowań, w szczególności w przypadku spraw szczególnie skomplikowanych, to także rozłoży w czasie obciążenia finansowe wynikające z nakładania administracyjnych kar pieniężnych na przewoźników lotniczych, którzy dopuścili się znacznej liczby naruszeń. W przypadku pozostawienia dotychczasowych regulacji dotyczących terminu przedawnienia w aktualnym brzmieniu przewoźnikom grozi nałożenie w najbliższym, krótkim czasie kar opiewających na znaczne kwoty. Oznacza to, że kary będą musiały, z uwagi na upływający termin przedawnienia, zostać nałożone już w najbliższym czasie, kiedy branża lotnicza dopiero zaczęła wychodzić z zapaści związanej z pandemią.

Jednocześnie proponowane rozwiązanie nie będzie stanowiło naruszenia zasady *lex retro non agit*, mimo tego że mocą wsteczną przepis ten wydłuża okres przedawnienia za naruszenia, o których mowa w art. 64 i art. 66 ustawy. Wydłużenia okresu przedawnienia nie można łączyć z naruszeniem praw nabytych oraz ochroną zaufania co do uregulowań dotyczących podstawy zastosowania kary. Projektowana propozycja zakłada bowiem jedynie wprowadzenie okresu przedawnienia wynikającego z ogólnych zasad, tj. z przepisu art. 189g § 1 KPA i ma charakter proceduralny, który umożliwi stronom skuteczne działanie również w dochodzeniu swoich praw przed wymiarem sprawiedliwości.

Celem projektowanych zmian w art. 67 ust. 1 i 2 ustawy jest wprowadzenie możliwości nakładania administracyjnych kar pieniężnych nie tylko przez Komendanta Głównego Straży Granicznej, ale także przez komendanta oddziału Straży Granicznej. Wprowadzenie możliwości nakładania kar również przez komendanta oddziału Straży Granicznej uelastyczni w ramach Straży Granicznej wykonywanie zadań w tym zakresie. Wprowadzenie takiej możliwości będzie szczególnie istotne w przypadku wystąpienia w krótkim czasie znacznej liczby naruszeń. Jednocześnie jest niezasadne wprowadzenie innego mechanizmu określającego właściwość komendanta oddziału Straży Granicznej do prowadzenia postępowań. Wprowadzenie bowiem w ustawie określonego kryterium wskazującego właściwość tego organu, np. portu lotniczego, w którym była wykonywana operacja lotnicza związana z danym naruszeniem, spowoduje nierównomierne obciążenie terenowych jednostek Straży Granicznej. Ponadto, co istotne, intencją proponowanej regulacji jest zachowanie zasady, że kary będzie nakładał Komendant Główny Straży Granicznej, który w praktyce, w uzasadnionych przypadkach, np. w sytuacji wystąpienia w krótkim okresie czasu znacznej liczby naruszeń, będzie mógł skorzystać ze wsparcia komendantów oddziałów Straży Granicznej.

Zgodnie zaś z projektowanym art. 67 ust. 3 ustawy od decyzji wydanej przez Komendanta Głównego Straży Granicznej albo komendanta oddziału Straży Granicznej będzie służył wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Celem projektowanych przepisów art. 67 ust. 4 i 5 ustawy jest umożliwienie objęcia jednym postępowaniem więcej niż jednego naruszenia i wydania jednej decyzji w odniesieniu do wielu naruszeń. Zmiana ta usprawni prowadzenie postępowań wobec tego samego przewoźnika, który dopuścił się wielu naruszeń. Prowadzenie w takich przypadkach postępowania administracyjnego obejmującego wiele naruszeń ograniczy koszty zarówno strony postępowania, jak i organu prowadzącego postępowanie, bez wpływu na poziom rzetelności obowiązujących procedur. Z kolei koncentracja materiału dowodowego w jednym postępowaniu oraz brak konieczności ich powielania w zbieżnych postępowaniach będzie stanowiło realizację zasady szybkości i prostoty postępowania określonej w art. 12 KPA.

Alternatywne rozwiązanie w zakresie wsparcia przewoźników lotniczych mogłoby stanowić wprowadzenie szczególnych i nadzwyczajnych zmian do ustanowionego w tym zakresie mechanizmu, polegających na znaczącym zmniejszeniu wysokości kar finansowych nałożonych na przewoźników lub ich całkowitego zwolnienia z odpowiedzialności finansowej za popełnione naruszenia. Niemniej jednak należy zaznaczyć, że wprowadzenie takiego rozwiązania może budzić poważne wątpliwości co do jego zgodności z prawem Unii Europejskiej. Przewoźnicy lotniczy muszą wykonywać obowiązki dotyczące przekazywania danych PNR począwszy od dnia upływu terminu transpozycji dyrektywy, tj. od dnia 25 maja 2018 r. Natomiast art. 14 dyrektywy zobowiązuje państwa członkowskie do wprowadzenia skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji za naruszenie tych obowiązków. W związku z tym obecnie, bez jednoznacznego stanowiska lub wytycznych Komisji Europejskiej co do możliwości dokonywania zmian w przedmiotowej kwestii, nie wydaje się możliwe wprowadzanie szczególnych rozwiązań na poziomie krajowym, które mogłyby być kwestionowane jako sprzeczne z przepisami unijnymi.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Według danych Straży Granicznej w IV kwartale 2020 r. spośród wszystkich państw członkowskich UE 20 państw nie nałożyło żadnej kary finansowej na przewoźników lotniczych w związku z niedopełnieniem obowiązku terminowego przekazania danych PNR. Są to: Łotwa, Bułgaria, Niemcy, Czechy, Irlandia, Węgry, Luksemburg, Holandia, Grecja, Słowacja, Austria, Belgia, Cypr, Finlandia, Francja, Hiszpania, Malta, Słowenia, Szwecja i Włochy. Kary takie nałożyła Rumunia (na 2 przewoźników po 5230 euro) oraz Litwa (na 1 przewoźnika – 80 000 euro). W przypadku pozostałych państw (Chorwacja, Dania, Portugalia i Estonia) brak w tym przedmiocie danych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy lotniczy	448 przewoźników lotniczych, którzy dopuścili się uchybień w obowiązku przekazywania danych PNR do JIP	Informacje KGSG	<ul style="list-style-type: none"> – Wprowadzenie możliwości rozłożenia w dłuższym czasie nakładania na przewoźników lotniczych administracyjnych kar finansowych za naruszenie obowiązków związanych z przekazywaniem danych PNR, – po otrzymaniu decyzji Komendanta Głównego Straży Granicznej lub komendanta oddziału Straży Granicznej możliwość złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy.
Komendant Główny Straży Granicznej	1 podmiot		<ul style="list-style-type: none"> – Przekazywanie komendantowi oddziału Straży Granicznej zawiadomienia o stwierdzeniu naruszeń w zakresie niedopełnienia przez przewoźników lotniczych obowiązku przekazywania danych PNR, – możliwość objęcia jednym postępowaniem więcej niż jednego naruszenia i wydania jednej decyzji w odniesieniu do wielu naruszeń.
Komendanci oddziałów Straży Granicznej			<ul style="list-style-type: none"> – Wprowadzenie możliwości nakładania administracyjnych kar pieniężnych, – możliwość objęcia jednym postępowaniem więcej niż jednego naruszenia i wydania jednej decyzji w odniesieniu do wielu naruszeń.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt realizuje postulat Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników IATA, które wystąpiło do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji o pomoc dla linii lotniczych na wielu płaszczyznach, w tym przez zawieszenie nakładania administracyjnych kar pieniężnych wynikających z niedopełnienia ustawowych obowiązków przekazywania danych PNR. Biorąc pod uwagę pilną potrzebę nowelizacji oraz fakt, że projekt realizuje postulat IATA, odstąpiono od kierowania go do szerszych konsultacji publicznych do przewoźników lotniczych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wejście w życie ustawy nie wywoła skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego w rozumieniu art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.).</p> <p>Należy zauważyć, że projektowane rozwiązania nie zmieniają przepisów w zakresie wysokości kar, a jedynie zapewniają możliwość rozłożenia w czasie ich spłatę. W związku z powyższym wysokość dochodu budżetu państwa z tego tytułu nie ulegnie zmianie.</p> <p>W tym kontekście należy zauważyć, że dotychczas nałożono kary na łączną kwotę 1 980 000,00 zł (w tym 54 decyzji prawomocnych na kwotę 1 660 000,00 zł), natomiast zapłacono dotychczas 1 036 862,21 zł.</p>											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
<p>Projektowana ustawa korzystnie wpłynie na funkcjonowanie przedsiębiorców funkcjonujących w sektorze przewozów lotniczych przez umożliwienie im rozłożenia w czasie kosztów wynikających z konieczności zapłacenia administracyjnych kar finansowych za naruszenia przepisów. W efekcie w wielu przypadkach pozwoli to ograniczyć negatywne skutki, których obecnie doświadcza branża lotnicza.</p> <p>Projekt nie będzie miał istotnego wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p> <p>Projektowane zmiany odnoszą się wyłącznie do przewoźników lotniczych wykonujących międzynarodowe loty, podczas których następowało przekroczenie granicy państwowej, a start albo lądowanie statku powietrznego odbywało się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Mając zaś na uwadze, że są to podmioty, które z racji skali prowadzonej działalności gospodarczej – co do zasady – nie mieszczą się w definicji mikro-, małych i średnich przedsiębiorców, projekt nie podlegał obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność tych przedsiębiorców.</p>												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
	Przewoźnicy lotniczy z tytułu nakładanych kar pieniężnych											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zgodnie z projektowanym art. 67 ust. 3 ustawy od decyzji wydanej przez Komendanta Głównego Straży Granicznej albo komendanta oddziału Straży Granicznej będzie służył wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy. Dotychczasowe przepisy przewidywały, że od decyzji wydanej przez Komendanta Głównego Straży Granicznej służył wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy. Propozycja ta jest konsekwencją zmiany, którą wprowadza projektowany ust. 2 art. 67 ustawy, polegającej na nadaniu uprawnień do nakładania na przewoźników lotniczych administracyjnych kar pieniężnych również komendantom oddziałów Straży Granicznej. W konsekwencji procedura w tym zakresie nie ulegnie zmianie, ponieważ stronie służy już obecnie środek zaskarżenia w postaci wniosku o ponowne rozpatrzenie. Należy jednak zaznaczyć, że w przypadku decyzji wydawanych przez Komendanta Głównego Straży Granicznej prawo do wystąpienia z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie wynika bezpośrednio z KPA (art. 127 § 3 w zw. z art. 5 § 1 pkt 4). Natomiast w przypadku decyzji wydawanych przez komendanta oddziału Straży Granicznej instytucja ta nie wynika z KPA, co oznacza, że musi być dodatkowo określona w przepisach rangi ustawy. Jednocześnie proponowane zmiany wpłyną na usprawnienie prowadzenia postępowań administracyjnych, nie powodując konsekwencji w zakresie ogólnej wysokości grożących przewoźnikom lotniczym kar. Zmiany te spowodują jednak, że w wyniku jednego postępowania, w którym będzie rozpoznawane wiele naruszeń, kara będzie adekwatna do liczby stwierdzonych i udowodnionych w toku postępowania naruszeń. Oznacza to, że w przypadku gdy postępowaniem zostanie objętych np. cztery loty, w ramach których wystąpiło osiem naruszeń, kara wyniesie 160 000 zł.	

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Przyjmując, że w ramach jednego postępowania będzie mogło być w wielu przypadkach rozpatrywanych nawet 30 i więcej naruszeń, można przyjąć, że liczba prowadzonych postępowań może zostać ograniczona nawet kilkunastokrotnie.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanej nowelizacji ustawy zapobiegnie negatywnym skutkom, w tym także dotyczącym rynku pracy, z tytułu wysokich sum kar grożących przewoźnikom, którzy przed wejściem w życie nowelizacji popełnili naruszenia przepisów.

Istniało realne ryzyko, że przewoźnicy obciążeni wysokimi karami mogliby wycofywać się z rynku przewozów oraz usług polskich portów lotniczych. Powyższe mogłoby spowodować redukcję liczby zatrudnionych w szeroko rozumianym sektorze usług obsługi naziemnej portów lotniczych.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Zakłada się, że projektowane przepisy staną się częścią szczególnych i nadzwyczajnych rozwiązań umożliwiających podejmowanie działań mających pomóc w utrzymaniu się branży lotniczej, która jest szczególnie dotknięta skutkami pandemii.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowana ustawa wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu zostanie zapewniona przez bieżącą analizę liczby nałożonych i uiszczonych administracyjnych kar pieniężnych.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załączników.